



Référence : BAV-041.4-1/1/40/1/2/1/3

Guide des offres de transport à la demande

Éditeur :	Office fédéral des transports, 3003 Berne
Distributeur :	Publication sur le site Internet de l'OFT
Versions linguistiques :	Allemand (première langue) Français (traduction)
État d'avancement :	Version 1, 10 octobre 2023



Le présent guide a été élaboré en collaboration avec des représentants de :

AMAG
Transports publics bâlois (BVB)
Office fédéral des routes (OFROU)
Office fédéral des transports (OFT)
Movinno
Mybuxi
CarPostal SA

Direction du projet :

Office fédéral des transports, 3003 Berne

Table des matières

1	Contexte	4
2	Définition et ancrage légal de l'offre de transport à la demande.....	4
3	Objet et objectif du guide	5
4	Bases pour le transport professionnel de voyageurs	6
4.1	Admission en tant qu'entreprise de transport par route	6
4.2	Régale du transport de voyageurs	6
4.2.1	Transports de voyageurs soumis à concession	7
4.2.2	Transports de voyageurs soumis à autorisation	8
4.2.3	Exceptions à la régale du transport de voyageurs	8
4.2.4	Offres en dehors de la régale du transport de voyageurs.....	8
4.2.5	Évaluation d'une offre de transport à la demande au cas par cas.....	9
5	Exigences relatives aux offres de transport à la demande au bénéfice d'une concession.....	9
5.1	Immatriculation des véhicules	9
5.2	Règles de circulation et signalisation	11
5.2.1	Arrêts des transports publics réguliers.....	11
5.2.2	Arrêts virtuels et règles générales d'arrêt	11
5.2.3	Utilisation des voie et chaussées réservées aux bus	11
5.3	Personnel roulant.....	12
5.3.1	Permis de conduire	12
5.3.2	Temps de travail	13
5.4	LHand et ordonnances y afférentes	13
5.4.1	Généralités.....	13
5.4.2	Exigences relatives aux offres de transport à la demande concessionnaires	14
5.5	Commande / cofinancement par les pouvoirs publics.....	15
6	Conditions et obligations de la concession pour les offres de transport à la demande	16
6.1	Conditions d'octroi de la concession.....	16
6.2	Obligations liées à la concession	17
7	Perspectives	18
8	Informations supplémentaires et contacts	19
9	Liste des abréviations.....	19
10	Glossaire	19
11	Bases juridiques.....	20

1 Contexte

En Suisse, les nouvelles technologies disponibles, les nouvelles habitudes de travail et de loisirs ainsi que l'évolution des besoins de la population entraînent à la fois des changements de comportement en matière de mobilité et l'apparition de nouvelles formes d'offres de mobilité. La dichotomie classique de la mobilité sur la route entre le transport individuel motorisé (TIM) et les transports publics (TP) disparaît de plus en plus, et les frontières entre les différentes formes d'offre s'estompent.

Les offres de transport à la demande ne constituent pas une nouvelle forme d'offre, mais sont des formes de mobilité connues, en particulier dans le domaine du tourisme et des loisirs ou en complément des transports publics (par ex. le soir ou pour la desserte supplémentaire de certains quartiers ou hameaux).

Ces dernières années, les entreprises du secteur des transports ont toutefois procédé à divers développements et mené des projets-pilotes dans le domaine des services à la demande. Leur mise en œuvre s'est parfois avérée complexe, car les dispositions légales en vigueur ne sont que partiellement adaptées à ce type d'offres. Diverses questions récurrentes sont apparues, auxquelles les bases juridiques en vigueur n'apportaient que des réponses partielles¹. Il existe donc un certain flou juridique tant pour les fournisseurs que pour les autorités compétentes dans le domaine des offres de transport à la demande. Le présent document ne vise pas à combler des lacunes ni à créer de nouvelles bases. Il s'agit plutôt d'expliquer fondamentalement les bases légales actuellement en vigueur en ce qui concerne les offres de transport à la demande et de lever autant que possible les incertitudes quant à leur interprétation.

Pour les questions concrètes liées à l'introduction de nouvelles offres de transport à la demande, il est recommandé de prendre contact avec les autorités compétentes (la Confédération si une concession est obligatoire, le canton dans les autres cas).

2 Définition et ancrage légal de l'offre de transport à la demande

Le rapport de Zeier, C. et al (2021)², définit une offre de transport à la demande comme une *prestation de service dans laquelle le passager peut commander un trajet grâce à une procédure de réservation, souvent indépendamment d'un horaire et d'arrêts prédéfinis*. Contrairement au transport régulier à horaire fixe, un transport à la demande doit être commandé par le client et peut être organisé de manière flexible temporellement et/ou spatialement.

Les offres de transport à la demande peuvent être réalisées aussi bien dans le domaine des courses individuelles commandées (par ex. taxi) que dans celui des courses collectives commandées. Dans le présent guide, le terme « à la demande » est exclusivement compris au sens de « courses collectives commandées ». Il convient de distinguer différentes formes d'offres de transport à la demande :

- **Service de ligne** à la demande : dessert les mêmes arrêts que le service régulier normal, est représenté dans l'horaire, mais ne circule qu'en cas de besoin. Un horaire défini à l'avance et une zone d'offre prédéfinie sont possibles. Exemple : Coire–Tschierschen à partir de 20 heures.
- **Desserte de corridor** à la demande : similaire au service de ligne à la demande, mais avec des arrêts supplémentaires en plus de ceux de la ligne principale. Un horaire prédéfini (avec des durées indicatives) et une zone d'offre prédéfinie (avec des arrêts optionnels) sont possibles. L'ordre des arrêts desservis peut être soit prédéfini (séquentiel), soit redéfini à chaque trajet selon les besoins des clients (sélectif). Exemple : PubliCar Thusis.

¹ Voir à ce sujet Zeier, C. et al. (2021). Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz. (en allemand) *Intégration de la mobilité à la demande dans le système global de transport en Suisse*. Groupe de suivi On-demand, Berne

² Ibidem, p. 10

- **Desserte capillaire** à la demande : cette offre n'a généralement pas d'horaire fixe planifié à l'avance, mais des heures d'exploitation et une zone d'offre prédéfinie. La demande génère un horaire « ad hoc » avec des itinéraires différents sans cordon de ligne fixe. Les temps de parcours et les itinéraires peuvent donc varier d'une course à l'autre, l'objectif étant que les applications calculent et proposent des *poolings* et des itinéraires optimisés. Exemples : PubliCar Appenzell Rhodes-Intérieures, mybuxi.

Le législateur réglemente les offres de transport à la demande dans l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)³ sous les appellations de service conditionnel, de courses sur demande ou de courses collectives ([art. 6, let. c et d](#), [art. 7, let. a](#), et [art. 38, let. b et c](#)). En outre, des termes spécifiques tels que bus sur appel, *ridepooling* ou *ridesourcing* sont utilisés dans la littérature pour désigner les offres de transport à la demande. Dans le cadre du présent guide, il sera exclusivement question d'offre de transport à la demande afin de garantir une utilisation uniformisée des termes.

3 Objet et objectif du guide

Le présent guide traite exclusivement des offres de transport à la demande dans lesquelles chaque trajet peut être commandé par différents passagers et qui sont conçues pour permettre à ceux-ci de monter et de descendre pendant le trajet. Dans l'idéal, les passagers ayant des besoins de transport qui se recoupent sont regroupés.

Ces offres de transport à la demande peuvent faire partie de la régle du transport de voyageurs⁴ et donc être soumises soit à une concession, soit à une autorisation, conformément à la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)⁵.

Les offres de transport à la demande soumises à l'obligation d'obtenir une concession selon la LTV relèvent de la seule compétence de la Confédération. En revanche, celles qui, selon la LTV, sont uniquement soumises à autorisation cantonale, relèvent de la compétence des cantons. Il en va de même pour les offres qui ne sont pas soumises à la régle du transport de voyageurs et qui n'entrent donc pas dans le champ d'application de la LTV.

Comme l'Office fédéral des transports (OFT) est compétent pour les offres soumises à concession, le présent guide traite en premier lieu des aspects à prendre en compte dans le cadre des offres soumises à concession. Les explications concernant les offres de transport à la demande qui ne relèvent pas de la compétence de l'OFT selon ce qui précède ne sont données que sporadiquement et sous forme d'indications générales sur les dispositions applicables ou les autorités compétentes. Dans ces cas, il faut impérativement contacter les cantons concernés, car il faut tenir compte des dispositions cantonales et nationales pour ces offres.

Le présent guide s'adresse aux prestataires de services à la demande intéressés et aux autorités concernées et a notamment pour objectif :

- de montrer quelles offres de transport à la demande sont soumises à l'obligation d'obtenir une concession (ch. 4.2.1) ;
- d'exposer les aspects à prendre en compte dans le cadre d'une offre soumise à concession (ch. 5 et 6) ;
- de montrer dans quelles conditions les offres de transport à la demande peuvent être commandées par les pouvoirs publics et cofinancées par la Confédération (ch. 5.5).

Le guide a pour but de donner un aperçu des dispositions applicables de la législation fédérale.

³ RS 745.11

⁴ Pour la notion de régle du transport de voyageurs, voir le ch. 4.2.

⁵ RS 745.1

Si nécessaire, dans le cadre des dispositions applicables, une concrétisation plus poussée sera effectuée au cas par cas par l'OFT au cours de la procédure d'octroi de la concession, en connaissance des circonstances exactes.

Les principes exposés ci-après s'appliquent en principe aussi aux projets-pilotes. Après concertation avec toutes les parties concernées, il peut y avoir des exceptions et/ou des adaptations spécifiques, qui doivent être réexaminées au cas par cas lors du passage de l'exploitation-pilote à une offre régulière.

4 Bases pour le transport professionnel de voyageurs

4.1 Admission en tant qu'entreprise de transport par route

Toute personne souhaitant exercer une activité de transport routier de voyageurs a besoin d'une autorisation d'admission (appelée licence) conformément à la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR)⁶. La licence autorise le transport de voyageurs en Suisse et constitue la condition de base pour pouvoir exercer une activité de transport routier de voyageurs. Elle ne donne toutefois pas à une entreprise de transport routier le droit de transporter des personnes à titre professionnel et régulier au sens de la régale du transport de voyageurs. Pour cela, il faut une autorisation séparée (concession ou autorisation cantonale).

Est considérée comme entreprise de transport de voyageurs par route toute entreprise qui transporte, à titre professionnel, des voyageurs au moyen de véhicules automobiles et offre ses services au public en général ou à certaines catégories d'usagers, les véhicules automobiles utilisés étant appropriés et destinés par leur conception et leur équipement au transport du conducteur et de plus de huit personnes ([art. 2, let. a, LEnTR](#)). Les indications du constructeur ou de l'homologation du véhicule sont déterminantes à cet égard, indépendamment de l'utilisation par l'entreprise. Une licence est requise dès qu'un des véhicules utilisés remplit ces conditions.

Chaque véhicule doit être muni d'une copie certifiée de la licence. La licence a une validité de 5 ans. Après l'expiration de la période de validité, la licence doit être renouvelée⁷.

Si une entreprise utilise exclusivement des véhicules pour le transport de 9 personnes au maximum (y c. le conducteur ou la conductrice), aucune licence n'est nécessaire ([art. 2, let. a, LEnTR](#)).

4.2 Régale du transport de voyageurs

La Confédération dispose du droit exclusif de transporter des voyageurs par des courses régulières et professionnelles (régale du transport de voyageurs).

Les courses sont considérées comme régulières lorsqu'elles sont effectuées plus de deux fois entre les mêmes lieux à des intervalles de 15 jours au plus ([art. 2, al. 1, let. a, LTV](#)). On peut partir du principe que les offres de transport à la demande sont toujours régulières au sens de la LTV, car elles proposent un nombre illimité de trajets entre tous les lieux.

Il y a course à titre professionnel lorsque des voyageurs sont transportés contre rémunération ou gratuitement pour obtenir un avantage commercial ([art. 2, al. 1, let. b, LTV](#)). Ces deux notions sont encore concrétisées dans l'OTV ([art. 2](#) et [art. 3](#)).

La Confédération n'exerce pas elle-même le droit régalien du transport régulier et professionnel de personnes qui lui revient.

⁶ RS 744.10

⁷ Vous trouverez de plus amples informations sur l'admission en tant qu'entreprise de transport routier sous [Licence \(admin.ch\)](#) ainsi que [Licence de transport](#)

L'OFT délègue ce droit aux entreprises de transport par le biais d'une concession de transport de voyageurs ([art. 6 LTV](#)). En outre, la Confédération a délégué de manière générale aux cantons la compétence pour le transport régulier et professionnel de moindre importance de voyageurs, par exemple les transports d'écoliers et d'employés ([art. 7, al. 2, LTV](#), [art. 7 OTV](#)).

Les offres de transport de voyageurs qui se situent en dehors de la régle du transport de voyageurs, soit parce qu'elles ne sont pas professionnelles ou régulières selon la définition de la LTV, soit parce qu'elles en ont été explicitement exclues par le législateur, relèvent également de la compétence des cantons, par exemple les offres de taxi.

Ce n'est pas l'entreprise, mais l'offre qui est déterminante pour savoir si le transport de voyageurs relève de la compétence de la Confédération ou des cantons. Les offres d'une entreprise peuvent donc relever de compétences différentes selon la manière dont elles sont conçues. Ainsi, une entreprise qui, en plus d'une offre de service de ligne, exploite également une offre de transport à la demande sans fonction de desserte, a besoin à la fois d'une concession pour la première et d'une autorisation cantonale pour la deuxième.

4.2.1 Transports de voyageurs soumis à concession

Une concession confère à l'entreprise de transport le droit d'effectuer les transports de voyageurs proposés. Ce droit est toutefois assorti d'obligations⁸.

Une concession est en principe toujours nécessaire lorsqu'une offre régulière et professionnelle a une fonction de desserte ([art. 6 OTV](#)). La fonction de desserte est donnée lorsqu'il y a un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics à au moins une extrémité de la ligne et une localité à l'autre extrémité ou entre les extrémités ([art. 5 OTV](#)). Sont considérées comme localités les zones d'habitation dans lesquelles vivent au moins 100 personnes toute l'année dans des zones à bâtir contiguës, des habitats dispersés traditionnels ou des vallées en région de montagne qui sont desservies par un point commun.

Les offres sans fonction de desserte ont leur destination en dehors des zones d'habitation et servent généralement à des fins touristiques (par ex. le chemin de fer de la Jungfrau). Selon la situation, ces offres peuvent requérir une concession ou une autorisation cantonale. Comme une ou plusieurs localités se trouvent pratiquement toujours dans le périmètre défini des offres de transport à la demande, le critère de la fonction de desserte est également rempli dans la plupart des cas. Par conséquent, on peut présumer que les offres de transport à la demande sont en principe soumises à concession, dans la mesure où elles ne sont pas explicitement exceptées de la régle du transport de voyageurs (voir ch. 4.2.3).

Une concession n'est pas octroyée pour l'ensemble d'une entreprise, mais pour chaque offre individuellement, soit sous forme de concession de ligne (un droit de concession par ligne), soit, dans certains cas, sous forme de concession territoriale (un droit de concession pour une zone bien définie).

Une condition importante pour l'octroi d'une concession est que l'offre complète et ne concurrence pas les offres de transport cofinancées par des contributions d'exploitation ou d'investissement des pouvoirs publics ([art. 9, al. 2, let. b, LTV](#)). Le respect de cette condition est vérifié par l'OFT dans le cadre de la procédure de concession, sur la base d'une consultation des cantons, des entreprises et des associations de transport concernés.

Une concession est normalement valable 10 ans. Elle doit être renouvelée à l'expiration de la période de validité⁹.

⁸ Voir ch. 6.

⁹ Pour plus d'informations sur la concession, voir : [Concessions \(admin.ch\)](#)

4.2.2 Transports de voyageurs soumis à autorisation

Conformément à [l'art. 7, al. 2, LTV](#) et à [l'art. 7 OTV](#), les offres de transport de voyageurs de faible importance sont soumises à une autorisation cantonale. Outre les transports d'écoliers et d'employés, il s'agit notamment du transport à la demande et des courses assimilables à des transports de ligne sans fonction de desserte. Toutefois, comme les offres de transport à la demande se trouvent généralement dans des zones d'habitation et ont donc une fonction de desserte, elles sont généralement soumises à l'obligation d'obtenir une concession.

4.2.3 Exceptions à la régle du transport de voyageurs

Toutes les offres régulières et professionnelles ne sont pas soumises à la régle du transport de voyageurs et aux dispositions de la LTV. Le législateur en a explicitement excepté certains types de transport, qui sont énumérés à [l'art. 8 OTV](#). Il s'agit notamment d'offres produites avec des véhicules pouvant transporter neuf personnes au maximum, y compris le conducteur ([art. 8, al. 1, let. a, OTV](#)). Les indications du fabricant ou de l'homologation du véhicule sont déterminantes à cet égard, indépendamment de l'utilisation par l'entreprise.

Toutefois, dans des cas exceptionnels et justifiés, ces offres peuvent également être soumises à la régle du transport de voyageurs. C'est le cas lorsque l'offre est comparable, en ce qui concerne sa fonctionnalité et sa capacité, aux courses ou aux chaînes de courses préexistantes du service de ligne et si elle s'adresse aux utilisateurs de ces dernières ([art. 8, al. 2, OTV](#)). Cette disposition vise en premier lieu à empêcher que l'obligation d'obtenir une concession soit contournée. Toutefois, dans le cas d'offres entièrement intégrées aux transports publics, elle peut exceptionnellement servir à rendre une offre délibérément soumise à concession et donc susceptible d'être commandée. Il appartient à l'OFT d'examiner au cas par cas si une offre de transport à la demande avec des véhicules pour 9 personnes au plus tombe sous le coup de cette exception et donc malgré tout de la régle du transport de voyageurs. Si c'est le cas, les conditions et les obligations de la concession s'appliquent. L'OFT doit examiner les différentes règles concernant les véhicules et les discuter avec les cantons concernés (voir ch. 5.1).

4.2.4 Offres en dehors de la régle du transport de voyageurs

Les offres qui ne sont pas soumises à la régle du transport de voyageurs ne sont pas soumises à concession et ne requièrent pas d'autorisation cantonale au sens de la LTV. C'est l'autorité cantonale d'exécution compétente qui détermine si ce type d'offre est considéré comme un transport professionnel de voyageurs au sens de [l'art. 3, al. 1^{bis}](#) de l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2)¹⁰ et ce que cela signifie pour l'offre concrète¹¹. Les questions relatives à ces offres doivent donc être réglées directement avec les cantons concernés.

Pour les transports professionnels de voyageurs avec des véhicules de 17 places au plus, siège du conducteur compris¹², l'OTR 2 est en principe applicable.

Pour les offres ne relevant pas de la régle du transport de voyageurs, [l'art. 6](#) de la loi du 13 décembre 2022 sur l'égalité pour les handicapés (LHand)¹³ s'applique en ce qui concerne l'aménagement pour les personnes handicapées. D'éventuelles exigences cantonales plus étendues ou précisant l'art. 6 LHand concernant l'offre doivent être clarifiées directement avec le canton concerné.

¹⁰ RS 822.222

¹¹ Voir www.arvag.ch → Bienvenue → Organes d'exécution

¹² Les véhicules de plus de 17 places, y compris le siège du conducteur, sont soumis à l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1).

¹³ RS 151.3

4.2.5 Évaluation d'une offre de transport à la demande au cas par cas

Pour déterminer si une offre concrète de transport à la demande est soumise à la régie du transport de voyageurs et donc à l'obligation d'obtenir une concession ou une autorisation, il convient de contacter l'OFT.

5 Exigences relatives aux offres de transport à la demande au bénéfice d'une concession

5.1 Immatriculation des véhicules

Conformément à [l'art. 25, al. 1, OTV](#), c'est l'OFT qui autorise les véhicules à circuler dans le cadre d'une concession. Pour ce faire, il examine préalablement les véhicules à la lumière des prescriptions relatives à l'admission à la circulation routière. En font partie les prescriptions techniques selon l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)¹⁴, l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)¹⁵, ainsi que les exigences en matière d'aménagement des transports publics en fonction des besoins des personnes handicapées selon l'ordonnance du DETEC du 23 mars 2016 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand)¹⁶.

En outre, conformément à [l'art. 25, al. 2, OTV](#), les cantons délivrent l'autorisation nécessaire pour que les véhicules puissent circuler sur les routes, conformément à la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)¹⁷. Le droit de la circulation routière ne connaît aujourd'hui que la notion de « bus publics en trafic de ligne ». Ainsi, les véhicules de l'entreprise concessionnaire sont en principe admis par les cantons en tant que véhicules affectés au service public de ligne. L'OFT examine au cas par cas s'ils peuvent également être autorisés pour les offres de transport à la demande (en particulier en desserte capillaire), en fonction de la conception de chaque offre et des véhicules utilisés. La décision est prise en concertation avec le canton concerné. Exceptionnellement, le véhicule peut être admis comme véhicule pour le transport professionnel de voyageurs. Le fait qu'un véhicule soit admis en tant que véhicule du service public de ligne ou en tant que véhicule de transport professionnel de voyageurs dépend notamment des exigences techniques auxquelles le véhicule doit satisfaire et des règles de circulation applicables au véhicule (voir ch. 5.2).

L'utilisation particulière d'un véhicule peut être « service de ligne » (au sens de « service public de ligne », communément appelé TP) ou « transport professionnel de voyageurs » et est mentionnée dans le champ 17 du permis de circulation. Les autorités d'immatriculation ont en outre la possibilité de consigner les particularités de l'utilisation d'un véhicule en tant que décisions de l'autorité dans le champ 14 avec le code 500. Le code 500 permet de saisir un texte libre. L'OFT y décrit l'offre de transport à la demande de manière plus détaillée sous le code 500, par exemple avec : « peut être utilisé pour des offres assimilées au service de ligne... / comme offre de transport à la demande... / sur le territoire ... » Il est ainsi clairement indiqué que l'offre concrète à la demande doit être comprise comme faisant partie du « service public de ligne » au sens de la législation sur la circulation routière.

Les compléments suivants peuvent être saisis dans le permis de circulation :

- Champ 17 : « Trafic de ligne » et, en plus, dans le champ 14 « Décisions de l'autorité » : code 500 avec des explications telles que « peut être utilisé pour un transport assimilé au service de ligne (en tant que transport à la demande) sur le territoire xyz ».

¹⁴ RS 741.41

¹⁵ RS 741.51

¹⁶ RS 151.342

¹⁷ RS 741.01

- Champ 17 : « Transport professionnel de voyageurs » et en plus dans le champ 14 « Décisions de l'autorité » : code 500 avec des explications comme par ex. « peut être utilisé pour un transport assimilé au service de ligne (à la demande) sur le territoire xyz ».

Habituellement, les entreprises concessionnaires utilisent des véhicules pour le transport de plus de 9 personnes. Les prescriptions techniques d'admission existantes sont donc conçues pour des véhicules destinés au transport de plus de 9 personnes. Si, exceptionnellement, une offre de transport à la demande avec des véhicules pour le transport de 9 personnes au plus tombe malgré tout sous le coup de l'obligation d'obtenir une concession, les prescriptions techniques s'appliquent par analogie et l'OFT examine les véhicules individuellement en accord avec les cantons concernés.

Si une entreprise souhaite utiliser, pour une offre de transport à la demande soumise à concession, des véhicules qui ont déjà été utilisés dans le cadre d'une offre de service de ligne et qui ont été contrôlés et immatriculés en conséquence, l'OFT doit en être informé. Dans ce cas, l'OFT n'exige pas de nouveau contrôle technique de ces véhicules, mais procédera aux inscriptions éventuellement nécessaires dans le permis de circulation (champ 14).

Conformément à l'OETV et à l'ordonnance du 13 novembre 1961 sur les règles de la circulation routière (OCR)¹⁸, les exceptions suivantes s'appliquent aux véhicules affectés au trafic de ligne (y c. les dispositions relatives aux transports professionnels de voyageurs et aux transports au bénéfice d'une concession) :

OETV :

- Intervalles des contrôles subséquents ([art. 33, al. 2, let. a, ch. 1, OETV](#))
- Hauteur et longueur du véhicule ([art. 38, al. 1, let. p](#), et [al. 1^{er}, let. b, OETV](#))
- Avertisseur à deux sons alternés, haut-parleur extérieur ([art. 82, al. 2, OETV](#) et [al. 5, let. b, OETV](#))
- Tachygraphe ([art. 100, al. 1, let. d, al. 5, OETV](#) et [art. 144, al. 8, OETV](#))
- Chauffage et aération de l'habitacle ([art. 105, al. 5, OETV](#))
- Sens de montage des sièges ([art. 106, al. 2, OETV](#))
- Places debout ([art. 107, al. 2 OETV](#))
- Panneaux de destination éclairés ([art. 110, al. 2 let. c, OETV](#) et [art. 193, al. 1, let. g et r, OETV](#))
- Dispositifs d'alarme antiagression ([art. 116 OETV](#))
- Possibilité d'exceptions cantonales pour les autocars ([art. 221, al. 1, OETV](#))

OCR :

- Remorques affectées au transport de personnes ([art. 68, al. 4, OCR](#))
- Trafic de ligne ([art. 76 OCR](#))

Une autre disposition à prendre en compte est [l'art. 3a OCR](#) relatif au port de la ceinture de sécurité : Les conducteurs et les passagers de voitures automobiles ne sont exemptés de l'obligation de porter la ceinture de sécurité que s'il s'agit d'un transport régional régulier assuré par des entreprises de transport concessionnaires.

5.2 Règles de circulation et signalisation

Les prescriptions du droit de la circulation routière s'appliquent en principe dans toute la Suisse à tous les conducteurs de véhicules. Le droit de la circulation routière prévoit des dispositions spécifiques pour les conducteurs de véhicules du service public de ligne, notamment en ce qui concerne l'utilisation des arrêts, des chaussées réservées aux bus (selon le signal 2.64, [annexe 2](#) de

¹⁸ RS 741.11

l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière OSR¹⁹) et des voies réservées aux bus (selon le signal 6.08, [annexe 2 OSR](#)).

5.2.1 Arrêts des transports publics réguliers

Les arrêts des transports publics de ligne peuvent être signalés par une construction ([art. 5, al. 2, LCR](#)) ou par une signalisation/un marquage ([art. 79a, al. 3, OSR](#)). En principe, seuls les conducteurs de bus ou de véhicules du service public de ligne ont le droit d'utiliser ces arrêts.

L'utilisation d'arrêts du service public de ligne dans le cadre d'une offre de transport à la demande requiert l'accord du propriétaire de la route, soit dans la plupart des cas le canton ou la commune. Dans le cas des gares, les CFF peuvent par exemple être propriétaires. Une route peut également être une propriété privée.

5.2.2 Arrêts virtuels et règles générales d'arrêt

Les cantons ne peuvent autoriser des « arrêts virtuels », c'est-à-dire des points d'arrêt sans arrêts désignés, que dans le respect du droit de la circulation routière. Les prescriptions d'arrêt s'appliquent en principe à tous les usagers de la route et doivent également être respectées dans le cadre des offres de transport à la demande.

Voir en particulier :

- [art. 37, al. 1 & 2, LCR](#)
- [art. 18 \(notamment al. 3\)](#), [art. 25, al. 5](#), et [art. 41, al. 1^{bis}, OCR](#)
- [art. 30 al. 1 & 2](#), [art. 47 al. 5](#) et [art. 79a, al. 2 & 3, OSR](#)

On peut partir du principe que les manœuvres d'arrêt de voitures de tourisme privées pour laisser monter ou descendre des passagers (dépose-minute) ne prennent que peu de temps. En revanche, dans le cadre des offres de transport à la demande, il se peut qu'un grand nombre de personnes montent et descendent ou qu'il faille attendre quelques personnes isolées. Pour cette raison, il convient de clarifier avec le canton concerné quelles règles d'arrêt s'appliquent à l'offre spécifique de transport à la demande en plus des prescriptions générales d'arrêt.

D'autres réglementations cantonales ou communales, notamment les exceptions signalées, mais aussi des accords contractuels, demeurent réservés.

Pour les exigences relatives aux points d'arrêt afin de répondre aux exigences de la LHand, voir le ch. 5.4.

5.2.3 Utilisation des voies et chaussées réservées aux bus

Les voies et chaussées réservées aux bus ne peuvent être utilisées que par des bus assurant un service public régulier ([art. 34](#) et [74b OSR](#)).

Les autorités cantonales et communales peuvent signaler ou marquer des exceptions à ce principe et autoriser ainsi d'autres véhicules (par ex. taxis ou vélos) à emprunter les voies ou les chaussées réservées aux bus. Il incombe à l'autorité cantonale ou communale de décider si les offres de transport à la demande peuvent circuler de manière analogue aux transports publics réguliers ou s'il y a lieu de procéder à des exceptions/adaptations.

D'autres réglementations cantonales ou communales, notamment des accords contractuels, demeurent réservées.

¹⁹ RS 741.21

5.3 Personnel roulant

5.3.1 Permis de conduire

Le droit de la circulation routière fait dépendre le permis de conduire requis de la catégorie de véhicule correspondante, selon l'inscription dans le champ 19 du permis de circulation.

Véhicules de plus de neuf places

Quiconque conduit des « véhicules automobiles affectés au transport de voyageurs » de plus de neuf places, y compris le siège du conducteur (minibus ou autocars selon [l'art. 11, al. 2, let. c et d, OETV](#)), doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie D ([art. 3, al. 1, OAC](#)). Pour conduire un véhicule de plus de neuf places, mais de moins de dix-sept places, y compris le siège du conducteur, il faut un permis de conduire de la sous-catégorie D1 ([art. 3, al. 2, OAC](#)).

Les places debout ne sont en principe autorisées que dans les véhicules destinés aux offres concessionnaires ([art. 107, al. 2, OETV](#)). Le permis de circulation indique le nombre de places assises et debout pour lequel un véhicule est homologué. Quiconque souhaite conduire des véhicules offrant au maximum 17 places assises et debout a besoin de la catégorie D. Une exception est faite en trafic intérieur pour les personnes titulaires d'un permis de conduire de la sous-catégorie D1 délivré avant le 14 juillet 2023 compris²⁰.

L'autorisation de transporter des personnes à titre professionnel (autorisation TPP) est inscrite sans autre examen dans le permis de conduire du titulaire d'un permis de conduire de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 ([art. 25, al. 4, OAC](#)). Pour effectuer des transports « professionnels » de voyageurs²¹ avec des voitures automobiles de la catégorie D ou D1, le certificat de capacité pour le transport de voyageurs est nécessaire en plus du permis de conduire correspondant ([art. 2 al. 1](#) de l'ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des chauffeurs, [OACP]²²).

Les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 doivent satisfaire à des exigences médicales minimales plus strictes ([art. 7, al. 1, OAC](#) en relation avec [l'annexe 1, 2^e groupe, OAC](#)) et se soumettre périodiquement à des examens de contrôle de médecine des transports ([art. 27, al. 1, let. a, OAC](#)).

Véhicules de neuf places maximum

Quiconque transporte des personnes « à titre professionnel » avec des véhicules de neuf places au maximum, y compris le siège du conducteur²³, a besoin, en plus du permis de conduire (catégorie B ou C, sous-catégorie B1 ou C1 ou catégorie spéciale F), d'une autorisation de transport professionnel de personnes ([art. 25, al. 1, OAC](#)). L'autorisation TPP est visualisée sur le permis de conduire par un code numérique (121 ou 122). Le code 121 autorise tous les transports professionnels de personnes (par ex. taxi). Il est inscrit dans le permis de conduire après un examen théorique et pratique supplémentaire. Pour les conducteurs qui effectuent exclusivement des transports professionnels de personnes d'un type particulier (par ex. transports d'écoliers, [art. 25, al. 3, let. a, OAC](#) en relation avec [l'art. 4, al. 1, let. c, OTR 2](#)), le code 122 suffit. Pour cela, ils doivent réussir un examen pratique supplémentaire de conduite.

Les titulaires d'un permis TPP doivent satisfaire à des exigences médicales minimales plus strictes ([art. 7, al. 1, OAC](#) en relation avec [l'annexe 1, 2^e groupe, OAC](#)) et se soumettre périodiquement à des examens de contrôle de médecine des transports ([art. 27, al. 1, let. a, OAC](#)).

²⁰ Ces personnes peuvent conduire des minibus et des autocars de dix-sept places assises au maximum, y compris le siège du conducteur et les places debout, pour autant qu'elles n'aient pas obtenu la sous-catégorie D1 en transférant un permis de conduire papier (bleu) de la catégorie B/D2 en un permis de conduire au format carte de crédit ([art. 151d, al. 10, OAC](#)) ([art. 151p, al. 1, OAC](#)).

²¹ Est considéré comme « professionnel » tout transport de personnes par route qui est rémunéré directement ou indirectement, qui génère directement ou indirectement un revenu pour le conducteur ou pour des tiers et qui est lié à une activité professionnelle ou commerciale.

²² RS 741.521

²³ selon la définition de l'art. 3, al. 1^{bis}, OTR 2

5.3.2 Temps de travail

En raison des différentes caractéristiques des offres de transport à la demande, il n'est pas possible d'émettre des déclarations générales sur les dispositions légales relatives au temps de travail. Les explications suivantes doivent être considérées comme des principes et peuvent différer au cas par cas après examen par l'OFT ou en raison de directives cantonales.

Si une offre requiert une concession, le personnel qui en est chargé entre dans le champ d'application de la loi du 8 octobre 1971 sur la durée du travail (LDT)²⁴ ainsi que de l'ordonnance du 29 août 2018 relative à la loi sur la durée du travail (OLDT)²⁵.

Si une entreprise propose, en plus du transport de voyageurs soumis à l'obligation d'obtenir une concession, des transports soumis à autorisation cantonale selon la LTV, toute l'entreprise est soumise à la LDT et à son ordonnance pour l'ensemble de ses offres.

Si une entreprise propose, en plus du transport de voyageurs soumis à l'obligation d'obtenir une concession, des transports de voyageurs à titre professionnel exceptés de la régle du transport de voyageurs, les conducteurs doivent, conformément à [l'art. 4, al. 4, OTR 2](#), respecter les limites de l'OTR 2 pour l'ensemble de leur activité.

En revanche, une entreprise qui propose exclusivement du transport de voyageurs soumis à autorisation cantonale selon la LTV ou du transport de voyageurs à titre professionnel excepté de la régle du transport de voyageurs n'est soumise ni à la LDT ni à l'OLDT. Dans ce cas, il convient de s'adresser aux autorités cantonales pour les règles relatives à la durée du travail.

5.4 LHand et ordonnances y afférentes

5.4.1 Généralités

Selon [l'art. 3, let. b](#), LHand, tous les équipements des transports publics (constructions, installations, systèmes de communication et systèmes d'émission de billets) et les véhicules accessibles au public qui sont soumis à la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer²⁶, à la LTV, à la loi du 29 mars 1950 sur les trolleybus²⁷, à la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure²⁸ ou à la loi du 21 décembre 1948 sur l'aviation²⁹ entrent dans le champ d'application de la LHand. En outre, toutes les prestations accessibles à tous fournies par des entreprises concessionnaires sont en principe soumises à la LHand ([art. 3, let. e](#)).

Selon [l'art. 2, al. 1, LHand](#), est considérée comme « personne handicapée » toute personne dont la déficience corporelle, mentale ou psychique présumée durable l'empêche d'accomplir les actes de la vie quotidienne (...), de se mouvoir (...). Il s'agit non seulement des personnes handicapées au sens strict, mais aussi notamment les personnes dont la mobilité est réduite par l'âge.

L'objectif de la LHand est de traiter également les personnes handicapées et les personnes non handicapées. Les personnes handicapées ou atteintes d'une déficience due à l'âge qui peuvent se déplacer de manière autonome dans l'espace public (avec le moyen auxiliaire nécessaire) doivent également pouvoir utiliser les transports publics en principe de manière autonome, c'est-à-dire sans l'aide de personnel ([art. 3, al. 1](#), de l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics [OTHHand]³⁰).

²⁴ RS 822.21

²⁵ RS 822.211

²⁶ RS 742.101

²⁷ RS 744.21

²⁸ RS 747.201

²⁹ RS 748.0

³⁰ RS 151.34

Il n'est possible de déroger à ce principe d'utilisation autonome que si les coûts de certaines mesures sont disproportionnés par rapport à l'utilité attendue pour les personnes concernées ([section 3 LHand](#)). C'est notamment le cas lorsqu'un arrêt de train ou de bus ne connaît qu'une très faible fréquentation par des personnes à mobilité réduite ou lorsque la mise en œuvre des prescriptions de la LHand entraînerait pour l'entreprise de transport des surcoûts si élevés qu'elle rendrait son exploitation impossible. Dans un tel cas, l'OFT ou l'autorité compétente peut renoncer à ordonner l'élimination de l'inégalité, pour autant qu'une solution de remplacement appropriée soit proposée. Celle-ci prend en principe la forme d'une aide apportée par le personnel des TP ([art. 3, al. 2, OTHand](#)).

Selon la LHand, les solutions de remplacement sont considérées comme des « cas particuliers » ([art. 12, al. 3, LHand](#)). Chaque cas particulier doit être analysé spécifiquement en tenant compte de différents facteurs qui peuvent varier d'une situation à l'autre. L'OFT décide pour les véhicules en exploitation concessionnaire d'une solution de remplacement appropriée aussi bien pour les personnes concernées que pour l'entreprise responsable. L'aménagement des arrêts conforme à la LHand relève de la compétence des propriétaires de la route, c'est-à-dire en règle générale du canton ou de la commune. L'évaluation de la proportionnalité incombe, si nécessaire, à l'autorité cantonale compétente (pour les grandes communes : communale). En tant qu'autorité concédante, l'OFT se réserve toutefois le droit, en cas de suspicion d'interprétation erronée du principe de proportionnalité, de vérifier les conditions contenues dans la concession et d'intervenir si nécessaire.

Dès le 1^{er} janvier 2024, toutes les offres doivent être conformes à la LHand, c'est-à-dire utilisables en principe de manière autonome ou, faute de proportionnalité, grâce à des solutions de remplacement. Les entreprises de transport sont responsables de la mise en œuvre de la LHand³¹.

Des informations complémentaires sont disponibles sur le site de l'OFT³².

5.4.2 Exigences relatives aux offres de transport à la demande concessionnaires

Les exigences techniques pour les offres concessionnaires sont concrétisées dans l'OTHand et dans l'OETHand. Elles s'appliquent en principe aussi aux offres de transport à la demande. Il faut toutefois partir du principe qu'en raison de la conception des offres de transport à la demande, une assistance par le personnel est majoritairement nécessaire, du moins dans une première phase. Comme mentionné, cette assistance constitue déjà une solution de remplacement au sens de la LHand.

Exigences côté véhicules

En principe, tous les véhicules doivent remplir les exigences de la LHand selon l'OETHand³³. Si les exigences ne sont pas proportionnées, l'offre doit être conforme à l'OETHand dans son ensemble, mais pas obligatoirement pour chaque véhicule. Cela signifie qu'un nombre suffisant de véhicules conformes à l'OETHand doit être disponible dans le parc de véhicules afin de pouvoir recourir de manière flexible aux véhicules conformes en cas de besoin lors de la disposition. L'utilisation d'un véhicule conforme à la LHand, qui est mis à disposition en cas de besoin ou sur inscription et qui transporte aussi bien des personnes à mobilité réduite que des personnes non handicapées dans le même véhicule (inclusion), doit être garantie.

La conformité à la LHand d'un véhicule ou d'une offre est examinée individuellement lors de l'attribution de la concession, c'est-à-dire lors de chaque immatriculation de véhicule.

Exigences relatives aux points d'arrêt virtuels

Les points d'arrêt virtuels sont également soumis aux exigences de l'OTHand ([art. 2, al. 3, let. b](#)) et de l'OETHand. Leur mise en œuvre relève de la compétence du propriétaire de la route, en général en

³¹ Voir également le rapport du Conseil fédéral « Accessibilité des transports publics aux personnes handicapées » donnant suite au postulat 20.3874 Reynard du 19 juin 2020, téléchargeable sur le site de l'OFT www.bav.admin.ch/mobile.

³² [Transports publics accessibles - OFT \(admin.ch\)](#)

³³ Les principes de l'aménagement sans barrières des bus de ligne se trouvent dans le guide de l'OFT « [Aménagement intérieur des bus de ligne](#) ».

collaboration avec l'entreprise de transport. Des défis se posent notamment en rapport avec le transport de voyageurs en chaise roulante (inclinaison maximale autorisée des rampes de véhicules, place pour la surface de manœuvre).

Un embarquement/débarquement conforme à l'OETHand avec l'aide du personnel doit cependant aussi être garanti pour les points d'arrêt virtuels. Dans certaines circonstances, une solution avec un élévateur lié au véhicule avec sortie par l'arrière et la fermeture de la chaussée ainsi qu'un accès sécurisé ou assisté par le conducteur sur le trottoir peut être judicieuse.

5.5 Commande / cofinancement par les pouvoirs publics

Les pouvoirs publics (Confédération et/ou cantons) peuvent soutenir financièrement des offres de transport. En matière de financement, on distingue en principe le transport régional de voyageurs (TRV) et les autres offres commandées, principalement le transport local.

Le TRV est défini comme le transport de voyageurs à l'intérieur d'une région. Selon l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)³⁴, la desserte de base de localités ainsi que le transport de voyageurs entre une région et des régions voisines, même étrangères, sont inclus ([art. 4, let. a, OITRV](#)).

Sont considérées comme transport local les lignes qui servent à la desserte capillaire des localités. Une ligne sert à cette desserte lorsque les arrêts se trouvent, en règle générale, à moins de 1,5 km du point de liaison le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics et que la distance entre les arrêts est courte ([art. 3 OITRV](#)).

La Confédération peut, en collaboration avec les cantons, commander et indemniser financièrement des offres du TRV, pour autant qu'il s'agisse d'offres de service de ligne, de courses à la demande ou de courses assimilables à un service de ligne sur la base d'une concession au sens de [l'art. 6 LTV](#), d'une autorisation au sens de [l'art. 8 LTV](#) ou d'un accord international ([art. 2 OITRV](#)). Il n'existe toutefois aucun droit à une commande ([art. 21 OITRV](#)).

Une commande et un cofinancement d'offres de transport à la demande par la Confédération et les cantons sont donc possibles s'il s'agit d'une offre de TRV et si les conditions d'indemnisation sont remplies. Il convient notamment de tenir compte des prescriptions de [l'art. 29 LTV](#) et de [l'art. 6 OITRV](#)³⁵.

La conception de l'offre de TRV, par exemple sous la forme d'une cadence horaire ou semi-horaire, relève principalement de la compétence du canton concerné. S'il s'agit d'une offre intercantonale, les cantons concernés se mettent d'accord sur un canton qui assume la direction des opérations.

La Confédération participe à la commande sur la base de [l'art. 7, al. 2 à 5, OITRV](#), notamment en fonction de la demande ([art. 7, al. 1, et art. 8 OITRV](#)). Comme pour le reste des offres, la Confédération et les cantons commandent l'offre de transport à la demande sur la base des heures d'exploitation et en tenant compte des conditions de production et de la situation des coûts ([art. 7, al. 6, OARP](#)). La Confédération ne participe pas à la commande d'une offre dépassant ce cadre, appelée « suroffre » ([art. 7, al. 7, OITRV](#)). Les cantons sont libres de commander et de financer seuls cette « suroffre », qu'il s'agisse d'un service de ligne ou d'une offre de transport à la demande.

La Confédération et les cantons commandent ensemble l'offre ou les offres auprès des entreprises de transport³⁶. Ils concluent avec celles-ci des conventions d'offre pour deux années d'horaire, qui règlent l'offre et les indemnités. Si les coûts sont inférieurs ou les recettes supérieures aux prévisions, il en résulte un bénéfice. Conformément à [l'art. 36 LTV](#), les deux tiers d'un bénéfice sont affectés aux

³⁴ RS 745.16

³⁵ Voir aussi [Guidance : directives en matière d'octroi de subventions \(admin.ch\)](#) et [Rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs \(TRV\) \(admin.ch\)](#)

³⁶ La procédure de détermination de l'offre et des compensations est appelée procédure de commande. Pour le déroulement de la procédure de commande, voir : [Procédure de commande \(admin.ch\)](#)

réserves spéciales légales ; un tiers est une réserve libre ou un report des bénéfices. En cas de déficit, celui-ci est imputé aux réserves légales spéciales ([art. 36 LTV](#)).

Les offres du transport local et les offres sans fonction de desserte ne sont ni commandées ni cofinancées par la Confédération ([art. 28, al. 2, LTV](#)). Elles peuvent être commandées et financées par les cantons ou les communes. Les directives correspondantes doivent être respectées.

6 Conditions et obligations de la concession pour les offres de transport à la demande

6.1 Conditions d'octroi de la concession

L'entreprise qui sollicite une concession doit disposer des autorisations nécessaires à l'utilisation des voies de circulation et des arrêts ([art. 9, al. 1 et 2, let. c, LTV](#)). Les propriétaires des routes (généralement les cantons et les communes, mais il peut aussi s'agir de particuliers ou, dans le cas d'une gare, d'une entreprise ferroviaire) et les services cantonaux des automobiles sont compétents en la matière. Il y a lieu de coordonner avec eux les arrêts et politique des arrêts et d'obtenir les autorisations éventuellement nécessaires (par ex. pour un usage commun accru). Outre les arrêts fixes, cela concerne également l'autorisation de faire monter et descendre des personnes à des arrêts virtuels. Une concession ne repose pas obligatoirement sur des arrêts fixes : dans le cas d'offres de desserte capillaire à la demande, il faut définir le périmètre desservi.

La prestation de transport prévue doit pouvoir être fournie de manière adéquate et économique et ne doit notamment pas aller à l'encontre d'intérêts essentiels de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement ([art. 9, al. 2, let. a, LTV](#)).

Il doit être plausible qu'une offre puisse à long terme couvrir ses coûts, c'est-à-dire qu'elle soit exploitée de manière autofinancée ou que l'offre soit commandée par les pouvoirs publics (par ex. TRV) ou par des bailleurs de fonds privés.

L'offre existante d'autres entreprises de transport ne doit pas être confrontée à une concurrence préjudiciable du point de vue de l'économie nationale. En particulier, il ne faut pas mettre en péril l'existence d'offres de transport grandes lignes qui font l'objet d'une concession fédérale et il faut compléter les offres de transport cofinancées par des contributions d'exploitation ou d'investissement des pouvoirs publics ([art. 9, al. 2, let. b, LTV](#)). Autrement dit, les nouvelles offres soumises à concession, qu'elles soient exploitées en tant que service régulier à horaire fixe ou à la demande, doivent constituer un complément judicieux au réseau de transports publics déjà existant. L'OFT vérifie si c'est le cas lors de la procédure d'octroi des concessions en consultant les cantons, les entreprises et les associations de transport concernés. C'est pourquoi l'entreprise qui souhaite introduire une nouvelle offre devrait impliquer suffisamment tôt dans ses plans les autres entreprises actives dans la région.

L'entreprise doit garantir le respect des dispositions légales ([art. 9, al. 2, let. d, LTV](#)), observer les prescriptions du droit du travail et garantir les conditions de travail de la branche ([art. 9, al. 2, let. e, LTV](#)). Les entreprises qui fournissent des prestations de transport intérieur de voyageurs subventionnées doivent notamment respecter les prescriptions contenues dans la directive de l'OFT « Conditions de travail de la branche bus »³⁷.

Dans le cadre de la procédure de concession, la coordination au sein des transports publics doit être prise en compte ([art. 14 OTV](#)).

³⁷ [Conditions de travail de la branche des BUS \(admin.ch\)](#)

6.2 Obligations liées à la concession

Obligation de transporter ([art. 12 LTV](#))

Lorsque des réservations pour une offre de transport à la demande sont confirmées, les trajets doivent être effectivement réalisés. Il n'y a cependant pas de prescription concernant le délai d'exécution d'un trajet. L'offre doit être transparente. Lors du choix des canaux de réservation (application, téléphone, etc.), il faut veiller au respect de la LHand, concrétisée par l'art. 9, al. 1 et l'art 10 de l'ordonnance du 19 novembre 2003 sur l'égalité pour les handicapés (OHand)³⁸, de sorte que les personnes handicapées puissent également effectuer une réservation³⁹. Le ou les commanditaires formulent éventuellement d'autres règles concernant le type et le nombre de canaux de réservation ; celles-ci peuvent donc varier.

Obligation d'établir des horaires ([art. 13 LTV](#))

L'obligation d'établir des horaires est concrétisée dans l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires (OH)⁴⁰. Cette obligation inclut notamment la participation à la procédure d'établissement de l'horaire conformément au courrier de l'OFT fixant les échéances⁴¹, la publication de l'horaire conformément à la directive 581 de l'OFT relative à la fourniture et à la publication des données d'horaire ainsi qu'à l'établissement des tableaux-horaires⁴².

Pour le *service de ligne à la demande*, il faut publier les heures d'exploitation, l'itinéraire de la ligne et les canaux de réservation disponibles. Pour la *desserte capillaire à la demande*, il faut publier non seulement les heures d'exploitation et les canaux de réservation disponibles, mais aussi la zone desservie.

Obligation d'exploiter ([art. 14 LTV](#))

L'offre doit être fournie à tout moment telle que publiée. Les trajets réservés qui ont été confirmés doivent être fournis indépendamment des heures de service.

Obligation d'informer ([art. 15a LTV](#) et [art. 55b, 55c](#) et [55d OTV](#))

Les entreprises doivent informer les voyageurs avant et pendant le voyage, notamment en cas de retard ou d'annulation de liaisons.

Obligation d'établir les tarifs ([art. 15 LTV](#) et [art. 55a OTV](#))

Pour les prestations faisant l'objet d'une concession, il convient d'établir des tarifs qui définissent les conditions et les prix des transports ainsi que les éventuelles autres prestations qui y sont liées. Ces tarifs doivent être publiés et appliqués à tous de manière identique. Dans les zones sans arrêts DiDok désignés, seuls les tarifs par zone sont considérés comme réalistes pour les offres de transport à la demande.

Service direct ([art. 16](#) et [17 LTV](#) et [art. 56 OTV](#))

Dans le transport concessionnaire, un seul contrat de transport doit en principe être proposé à la clientèle, même pour les liaisons qui passent par le réseau de différentes entreprises (par ex. un billet Berne – Davos Dorf pour la prestation CFF Berne – Landquart et la prestation RhB Landquart – Davos Dorf). Des tarifs et des titres de transport communs sont établis à cet effet sous le terme de « service direct (SD) ».

Sauf exception décrétée dans le cadre de la concession, les entreprises de transport sont tenues de proposer les tarifs suivants, considérés par l'OFT comme l'offre de base du service direct :

³⁸ RS 151.31

³⁹ Conformément à cette directive fédérale, les entreprises de transports publics concessionnaires doivent élaborer, en collaboration avec les organisations de personnes handicapées et les organisations professionnelles, des directives pour la conception accessible de leurs offres Internet. Il est recommandé d'adopter les [WCAG 2.1](#) au niveau AA.

⁴⁰ RS 745.13

⁴¹ [Procédure d'établissement de l'horaire \(admin.ch\)](#)

⁴² [Détermination des numéros de lignes et désignations des lignes \(admin.ch\)](#)

- T600 : Dispositions tarifaires accessoires communes du SD et des communautés participantes
- T601 : Tarif général des voyageurs
- T650 : Abonnements de parcours
- T654 : Abonnements généraux et demi-tarif avec reconnaissance complète
- Tarifs des communautés

Pour améliorer la rentabilité, il est possible d'exiger des suppléments aux tarifs du SD.

En outre, les offres peuvent être exemptées de manière générale de l'obligation de SD si l'intégration dans les tarifs du SD mettrait en péril l'existence de l'offre. C'est surtout le cas pour les offres non commandées par les pouvoirs publics, comme les bus citoyens (offres « d'entraide » mises en place par des communes ou des particuliers), qui peuvent circuler aussi bien selon un horaire que sur appel (à la demande).

Obligation de coordonner au sein des transports publics ([art. 18, al. 1 LTV](#))

Les prestations concernées par la concession doivent, si nécessaire, être coordonnées avec d'autres entreprises de transports publics.

Normes minimales en matière de qualité, de sécurité et de statut des employés ([art. 18, al. 1, let. b, LTV](#))

Dans le cadre de l'offre concédée, les normes minimales en vigueur en matière de qualité, de sécurité et de statut des employés doivent être respectées. Dans le TRV, cela concerne notamment le système de mesure de la qualité QMS. L'application d'un système de mesure en transport local dépend du commanditaire concerné (commune, canton).

Contrat d'exploitation ([art. 19 OTV](#))

Si certains droits et obligations, notamment l'exécution des transports, sont transférés à un tiers moyennant un contrat d'exploitation, l'entreprise concessionnaire reste responsable de l'exécution des obligations. Les contrats d'exploitation doivent être transmis à l'OFT pour information.

7 Perspectives

En juillet 2023, la direction de l'OFT a pris une décision générale concernant le traitement futur des offres de transport à la demande : en principe, les offres de transport à la demande ne devraient plus être soumises à la régle du transport de voyageurs, et ce, indépendamment de la taille du véhicule. Elles ne seraient donc soumises ni à l'obligation de concession ni à l'obligation d'autorisation cantonale dans le cadre de ladite régle. Les offres de transport à la demande commandées par la Confédération et/ou les cantons en seraient toutefois exclues. Ces offres resteraient soumises à concession. Les obligations et les lois liées aux concessions (par ex. LHand et ses ordonnances) doivent être respectées en conséquence. Cette décision générale va être élaborée dans les mois à venir, ce qui pourrait entraîner une adaptation du présent guide.

8 Informations supplémentaires et contacts

Contact / page d'accueil	Sujet
mobile@bav.admin.ch	La LHand dans les transports publics
pv@bav.admin.ch	Financement
lizenz@bav.admin.ch	Licence pour l'admission en tant qu'entreprise de transport par route
marktzugang@bav.admin.ch	Concession/accès au marché
oev-busse@bav.admin.ch	Véhicules
info@astra.admin.ch	Transport routier
asa.ch En particulier : Toutes les catégories de permis de conduire	Adresses des services cantonaux des automobiles, formation / formation continue, etc.
arvag	Temps de travail et de repos

9 Liste des abréviations

Abréviation	Signification
OFT	Office fédéral des transports
Autorisation TPP	Autorisation de transporter des personnes à titre professionnel
DiDok	Documentation de service TP
SD	Service direct
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
TRV	Transport régional de voyageurs

10 Glossaire

Terme	Explication
Transport professionnel de voyageurs	Utilisé dans le présent document de manière simplifiée pour désigner les offres de transport professionnel de voyageurs non soumis à la régie du transport de voyageurs.
DiDok	Documentation des points de service des TP. DiDok est le système principal pour la gestion de tous les points de service (en particulier les arrêts) des transports publics en Suisse et constitue donc une base pour la publication des horaires (Documentation des services TP suisses (DiDok) Plateforme open data pour la mobilité en Suisse (opentransportdata.swiss)).
Service direct	Principe selon lequel un seul billet ou abonnement est nécessaire pour un voyage – qu'il s'agisse de transport grandes lignes, régional ou local et même s'il est effectué par différentes entreprises, par exemple les CFF, le RhB et en car postal.
Fonction de desserte	Une offre a une fonction de desserte et est donc soumise à concession si, à une extrémité de la ligne au moins, se trouve un point de jonction avec le réseau supérieur de transports publics et si, à l'autre extrémité ou entre les extrémités de la ligne, se trouve une localité.
Concession territoriale	Concession pour une offre destinée à une zone définie (avec ou sans arrêts définis).
Point d'arrêt / arrêt virtuel	Un lieu d'arrêt sans arrêt désigné et donc non enregistré dans DiDok.

Terme	Explication
Arrêt	Les arrêts sont enregistrés dans DiDok et soumis à toutes les ordonnances et lois pertinentes dans le cadre des transports publics concessionnaires.
Concession, autorisation cantonale	L'autorisation dont il faut disposer dans la plupart des cas pour le transport régulier et professionnel de voyageurs. Dans la plupart des cas, il s'agit d'une concession délivrée par la Confédération. Dans certains cas, il faut une autorisation cantonale, délivrée par le canton concerné.
Concession de ligne	Une concession pour une offre avec des arrêts définis.
Licence	Les entreprises de transport par route actives dans le transport de voyageurs ou de marchandises en Suisse doivent obtenir une autorisation correspondante appelée licence. Celle-ci est délivrée par l'Office fédéral des transports. La licence n'autorise pas encore le transport régulier et professionnel de voyageurs (voir concession, autorisation cantonale) conformément à la régle du transport de voyageurs.
Desserte capillaire à la demande	Offre sans points d'arrêt définis dans une zone sans horaire et sans sens de circulation fixe. Les trajets réservés sont regroupés.
Desserte de corridor à la demande	Offre avec un sens de circulation fixe, mais sans ordre fixe des arrêts/points.
Service de ligne à la demande	Offre avec un ordre fixe d'arrêts et un horaire. N'est effectué que sur commande.
Transport local	Transport de voyageurs pour la desserte fine des localités, c.-à-d. lorsque les arrêts ne sont pas éloignés de plus de 1,5 km du point de connexion le plus proche avec le réseau supérieur de transports publics et que les distances entre les arrêts sont faibles.
Régale du transport de voyageurs	La disposition selon laquelle la Confédération a le droit exclusif de transporter des voyageurs par des courses régulières et professionnelles. La Confédération cède ce droit à des entreprises de transport par le biais d'une concession.
<i>Pooling</i>	Regroupement des passagers en covoiturage.
Transport régional de voyageurs	Transport de voyageurs au sein d'une région, y c. la desserte de base de localités.

11 Bases juridiques⁴³

Sujet	Abréviation	Loi
Transport de voyageurs	LTV	RS 745.1 - Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs
	OTV	RS 745.11 - Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs
	OH	RS 745.13 - Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires
Admission en tant qu'entreprise de transport par route	LEnTR	RS 744.10 - Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route
	OTVM	RS 744.103 - Ordonnance du 2 septembre 2015 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route
Immatriculation des véhicules	OETV	RS 741.41 - Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

⁴³ Liste non exhaustive

Sujet	Abréviation	Loi
	LCR	RS 741.01 - Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière
Trafic routier	OSR	RS 741.21 - Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière
	LCR	RS 741.01 - Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière
	OCR	RS 741.11 - Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière
	OAC	RS 741.51 - Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière
Personnel roulant	LDT	RS 822.21 - Loi du 8 octobre 1971 sur la durée du travail
	OLDT	RS 822.211 - Ordonnance du 29 août 2018 relative à la loi sur la durée du travail
	OTR 1	RS 822.221 - Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs
	OTR 2	RS 822.222 - Ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de voyageurs et de voitures de tourisme lourdes
	OACP	RS 741.521 - Ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des chauffeurs
Égalité des personnes handicapées, accessibilité	LHand	RS 151.3 - Loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés
	OHand	RS 151.31 - Ordonnance du 19 novembre 2003 sur l'égalité pour les handicapés
	OTHand	<ul style="list-style-type: none"> • RS 151.34 - Ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics • Explications OTHand de l'OFT
	OETHand	<ul style="list-style-type: none"> • RS 151.342 - Ordonnance du DETEC du 23 mars 2016 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics • Explications OETHand de l'OFT • Commentaires SN EN 16584
		Guide de l'OFT « Aménagement intérieur des bus de ligne ».
		Alliance SwissPass P580/FIScommun Produit 07 « Information à la clientèle : aide à l'interprétation de l'OETHand »
Procédure de commande, Financement	OITRV	RS 745.16 - Ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs, surtout art. 2, 3, 4, 6 et 21.